Denkschrift

über die

Anlage einer Eisenbahn

von

Grünstadt durch das Eisthal nach Alsenborn-Enkenbach

zum Anschluß

an die

Dürkheim-Monsheimer

und

Alsenz-Bahn.

Mainz,
J. Wirth'sche Buchdruckerei
1867.

Digitized by Google

Digitized by Google

Denkschrift

über die

Anlage einer Eisthalbahn

von

Grünstadt, resp. Asselheim, durch's Eisthal nach Enkenbach.

Eine wesentliche Bedingung des Gedeihens von Handel, Gewerbe, Landwirthschaft und Industrie ist Schnelligkeit und Wohlfeilheit des Transportes und soll es daher die Aufgabe der Bewohner entlegener Ländertheile sein, welche theils durch die natürlichen Verhältnisse begünstigt, theils durch eigenen Fleiß sich eine rege Industrie und lebhaften Handel schufen, ihr Hauptaugenmerk auf Beschaffung von billigen und raschen Verkehrsmitteln mit dem großen Welthandel zu richten, wenn ihre einheimische Industrie fortgedeihen, vielmehr emporblühen soll. Es sind diese Verkehrsmittel die Eisenbahnen und mögen speciell die folgenden Blätter einer Untersuchung in Bezug auf die durch das sogenannte Eisthal von Grünstadt nach Enkenbach sich hinziehenden projectirten

„Eisthal-Eisenbahn"

gewidmet sein und durch streng an Thatsachen sich bindende Darstellung den Beweis liefern, daß diese Bahnlinie alle Garantie in sich trägt, um das erforderliche Anlagekapital in dem Reinertrage derselben seine sichere Rente finden zu lassen.

Das von dem provisorischen Comité der projectirten Eisthalbahn bewohnte, von Grünstadt nach der westlichen Pfalz bis Alsenborn und Hochspeyer sich hinziehende Eisthal bedarf der Communication nach Westen und Osten und erlaubt sich hiermit das provisorische Comité der projectirten Eisthalbahn Folgendes vorzutragen:

Eine von der Königl. Ludwigsbahn aus Neustadt nördlich nach Dürkheim führende Bahn ist im Frühjahre 1865 dem Verkehre übergeben worden, deren Fortsetzung über Grünstadt nach Monsheim und von da über Alzey nach Bingen außer Zweifel gestellt, seitdem die allerhöchste Genehmigung zur Projectirung ertheilt worden ist. Hand in Hand damit geht die Verwirklichung einer Bahn von Münster a./Stein durch's Alsenzthal über Alsenborn-Enkenbach mit der Einmündung in die Königl. Ludwigsbahn bei Hochspeyer. Es ist letztere die sogenannte „Alsenzbahn", die bereits genehmigt und laut dem jüngsten Ministerial-Erlaß vom 29. März 1867 allernächstens in Angriff genommen werden wird.

Digitized by Google

Parallel mit dieſer Linie geht jedoch die Verwirklichung einer Bahn von Alzey über Kirchheimbolanden mit der Einmündung in die Königl. Ludwigsbahn bei Kaiſerslautern, welche von Alſenborn-Enkenbach mit der Alſenzbahn bis Langmeil zuſammenlaufen ſoll und ſich von da in öſtlicher Richtung über Kirchheimbolanden nach Alzey abzweigt. Es iſt dies die „Donnersberger-Bahn", welche bereits projectirt iſt, deren Bau jedoch laut Erlaß des Königl. Staatsminiſteriums vom 30. März 1867 von der Bedingung abhängig gemacht wurde, daß die Großh. Heſſiſche Regierung den Weiterbau der Bahn von Alzey nach Bingen ernſtlich ins Auge faſſen möge. Indeſſen erfolgte bei erhaltener Projectirungs-Conceſſion der beregten Donnersberger-Bahn gleichzeitig die techniſche Vorarbeit zum Baue einer Zweigbahn von Marnheim durch das Zellerthal nach Monsheim. Das von dem Eisbach durchfloſſene Eisthal wird öſtlich von der Bahnlinie Dürkheim, Grünſtadt, Monsheim und weſtlich durch die Alſenzbahn begränzt.

Der nächſtliegende Gedanke iſt der einer Verbindungsbahn zwiſchen dieſen beiden größeren Linien. — Bei deren Anlage iſt vor Allem der Bevölkerungszuſtand, der die Bahn begränzenden Umgebung, die Productionsfähigkeit des Bodens, die induſtrielle Entwicklung und die dadurch bedingte Nothwendigkeit einer Bahn und deren Rentabilität zu prüfen.

Die Bevölkerung des Eisthales iſt eine höchſt bedeutende. Es reihen ſich Ortſchaften an Ortſchaften, Fabriken an Fabriken, Mühlen, Höfe und Weiler begränzen die ganze Strecke von Grünſtadt bis Alſenborn. Nicht weniger als 17 Fabriken und Mühlen liegen am Eisbache, zwiſchen Grünſtadt und Ramſen, einer Längenausdehnung von kaum einer Meile und es iſt notoriſch, daß die Bevölkerung im Steigen begriffen iſt. Es ſei vergönnt, eine kurze Ueberſicht über den Bevölkerungsſtand des Eisthales und ſeiner allernächſten Umgebung der Ordnung nach von unten anfangend, hier eintreten zu laſſen.

Die Gemeinde:

Grünſtadt	zählt	3,391	Seelen,
Aſſelheim	„	712	„
Albsheim a./Eis	„	521	„
Mühlheim	„	320	„
Obrigheim	„	600	„
Heidesheim-Colgenſtein	„	486	„
Großbockenheim	„	700	„
Kleinbockenheim	„	800	„
Kindenheim	„	600	„
Mertesheim	„	469	„
Ebertsheim	„	590	„
Kerzenheim	„	1,100	„
Lautersheim	„	435	„
Rodenbach	„	248	„
Biedesheim	„	700	„
Quirnheim	„	690	„
Tiefenthal	„	500	„
Eiſenberg	„	1,450	„

Digitized by Google

Hettenleidelheim	zählt	1,077	Seelen,
Wattenheim	„	1,475	„
Karlsberg	„	2,012	„
Ramsen	„	900	„
Stauf	„	200	„
Neuhemsbach	„	700	„
Alsenborn	„	600	„
Enkenbach	„	700	„
Zusammen . .		21,976	Seelen.

Durch dieſe auf Angabe der Bürgermeiſterämter beruhende Zahlen iſt einer Eisthal-Bahn wohl zur Genüge für eine ſtarke Perſonen-Local-Frequenz Garantie gegeben.

Dazu kommt noch auf eine ſo kurze Strecke — die ganze Länge der Bahn beträgt circa 2½ Meilen — eine im höchſten Maaße überraſchende Thätigkeit, bedeutender Export und Import, ſowie ein daraus nothwendig reſultirender Wohlſtand. Das kleine Eisthal beſitzt eine Menge Sand- und Steinbrüche, hauptſächlich wird der in Eisenberg maſſenweiſe vorkommende weiße kalkhaltige Klebſand, — für Glasfabrikation, feuerfeſte Ziegeln vorzüglich geeignet — nebſt Baumaterialien aller Art, gegenwärtig theils nach der weſtlichen Pfalz, theils und hauptſächlich nach Grünſtadt, Worms, nach der Rheingegend bis Cöln hin exploitirt, würde ſich aber durch billigere Frachten bei einer zehnfach größeren Ausbeute, ein noch weit größeres Feld des Abſatzes ſchaffen. — Neben Sand- und Steinbrüchen werden bedeutende Kalkſteinbrüche für Ziegeleien und Kalkſteinbrennereien ſowohl, wie zum Brennen für Dünger ꝛc. ausgebeutet.

Der bedeutende Stumpfwald, Eigenthum des Königl. Aerars, wird alljährlich auf große Strecken hin geſchlagen und das Holz nach allen Richtungen und zwar mühſam per Achſe fortgeführt, da der Eisbach nicht flößbar iſt; die jährliche Ausfuhr nach beiden Thalrichtungen hin, an Brand-, Nutz- und Bauhölzern, gränzt an 360,000 Ctr., und iſt dabei mit Sicherheit anzunehmen, daß auch das Königl. Aerar großes Intereſſe am Zuſtandekommen der Bahn habe, des billigern Holztransportes wegen, wodurch eine erkleckliche jährliche Ausbeute an Nutz- und Bauhölzern des Stumpfwaldes erfolgen dürfte, die ſomit dem Staate größere Einnahmsquellen zuführt.

Auch beſitzt der Stumpfwald eine Maſſe Steinbrüche, die ſchöne große Sandſteine von vorzüglicher Qualität liefern, deren Ausbeute jedoch bisher, ihrer Abgelegenheit halber, nicht bedeutend ſein konnte, einer Bahn jedoch eine bedeutende Beſchäftigung ergo auch Rentabilität ſichern würden und kann als Beiſpiel hierfür der Weidenthaler Sandſteinbruch, im Neuſtadter Thal gelegen, der pfälz. Ludwigsbahn gehörig, angeführt werden, welcher früher kaum lebensfähig, ſeit der Erbauung der pfälz. Ludwigsbahn aber Hunderte von Arbeitern beſchäftigt.

Einen Haupt-Faktor des Exportes aber bildet der in Albsheim a./Eis und in Heidesheim vorkommende, für die Gasfabrikation und viele andere Zwecke taugliche geſchlemmte Sand, ſowie die in Lautersheim, Heitenleidelheim und Albsheim a./Eis gewonnene, zur Porzellan- und Fayence-Bereitung vorzüglich geeignete Thonerde. Beide Artikel ſind höchſt bedeutende Handelsgegenſtände und finden ihren Hauptabſatz nach Weſten ins preußiſche Gebiet, nach Frankreich und den Niederlanden. — Im vergangenen Jahre wurden Netto 500,000 Ctr. Thonerde von Hettenleidelheim aus allein verſandt.

Digitized by Google

Beispielsweise verdient hier angeführt zu werden, daß im Jahre 1865 ein Grundstück im Banne von Hettenleidelheim, 2 Tagwerk 40 Dezimalen groß, unter welchem man Thonerdelager vermuthete, für fl. 21,000 und ein zum Pfarrgut von Eisenberg gehörendes Grundstück von 3 Tagwerken 90 Dezimalen um fl. 27,000 behufs Ausbeutung der wenige Meter unter dem Boden anstehenden Thonerde verkauft worden sind, ein Beweis, daß dieselbe ein sehr einträglicher und gesuchter Handelsartikel ist, welcher durch billigere Verkehrsmittel einen ungleich bedeutenden Aufschwung zu nehmen verspricht.

So scheiterte z. B. vor Kurzem ein Vertrag, den eine Hettenleidelheimer Gesellschaft von Thonerdegrubenbesitzer mit der Krupp'schen Gußstahlfabrik in Essen abschließen wollte, an der Preisdifferenz von nur 1 Sgr. pr. Ctr. Thonerde; waren diese Grubenbesitzer in der Lage, die Thonerde um 1 Sgr. billiger zu liefern, was ihnen nur durch die hohe Landfracht unmöglich gemacht wird, so würde die Krupp'sche Gußstahlfabrik ihren sämmtlichen Bedarf an feuerfester Thonerde, im Betrage von 1,000,000 Ctr. (200 Schiffsladungen à 5,000 Ctr.) aus unserm Eisthale beziehen.

Bisher konnte der Transport per Achse wohl noch bewerkstelligt werden, allein seitdem Preußen und Frankreich sich mit Schienennetzen überziehen, hat die Einfuhr von Frankreich und Belgien bereits eine empfindliche Concurrenz eröffnet, der nur durch eine wohlfeilere Beförderung nachhaltig entgegengewirkt werden kann. Im andern Falle ist mit Sicherheit eine beträchtliche Minderung der Ausbeute dieses Materials anzunehmen und ein gänzliches Aufhören dieses Industriezweiges würde den Ruin ganzer Ortschaften zur Folge haben.

Endlich setzen die zahlreichen, bedeutenden Mühlen, die zu Eisenberg bestehende Friederich'sche Papierfabrik, die Eisenhüttenwerke der Gebrüder v. Gienanth, die Schiffer'sche Stärke- und Papierfabrik zu Eberteheim, dann die Fabrik feuerfester Kochgeschirre zu Asselheim, eine solche Masse von Fabrikaten nach beiden Thalrichtungen hin ab, daß dieselben im Zusammenhalt mit den obenerwähnten Produkten allein schon die glänzende Rentabilität einer Bahn außer Zweifel stellen. Auf der andern Seite ist ein starker Export die selbstverständliche Folge eines starken Importes.

Steinkohlen, Coaks und Eisensteine, Brandwein, Lumpen zur Papierfabrikation, Manufaktur- und Colonialwaaren, für die Fabrikation bestimmte Rohprodukte überhaupt, Kunstdünger, Lohrinden und Früchte wandern stündlich in die Thaleingänge ein und zwar bisher per Achse und um hohe Löhne. —

Nach den genauesten Ermittelungen und Schätzungen beträgt der Ex- und Import des Eisthales folgende Summen von Centnern:

	Jährlicher Import in Zoll-Centnern	Jährlicher Export in Zoll-Centnern
In der Gemeinde Eisenberg und Ramsen beträgt der Import: für Eisenerze, theils aus Rheinhessen, theils aus Nassau, Ruhr- und Saar-Steinkohlen und Coaks, Lumpen aus dem badischen Odenwalde, Kaufmannsgüter aus dem Zollvereine, Chemicalien aus dem Zollvereine und Belgien, Bier (theils von Ludwigshafen, theils von Kaiserslautern) Früchte für Mühlen von den verschiedenen Märkten ꝛc.	190,000	—
	190,000	—

Digitized by Google

	Jährlicher Import in Zoll-Centnern.	Jährlicher Export in Zoll-Centnern.
Transport . .	190,000	—
Der Export von:		
Guß und Stabeisen, Papiere, feuerfeste Ziegeln nach Frankreich, feuerfester Sand, feuerfeste Thonerde, Steinhauerarbeiten, Mühlensfabrikate, Zwetschen, Aepfel, Birnen, Nüsse, Kirschen, allerlei Früchte, Brauergerste, Kleesamen, Brandwein, Kartoffeln, Bier der hiesigen Brauereien und sonstige verschiedene Ausfuhrartikel .	—	231,000
In Grünstadt:		
Steinkohlen und Coaks, Manufaktur- und Colonialwaaren, Kunstdünger, Thonerde, Lohrinden und Leder, Brandwein, Wein, Bier	198,000	—
Früchte aller Art, Ziegeln und Ziegelsteine, Leder und Thonwaaren	—	93,000
In Heidesheim:		
Steinkohlen	4,000	—
Thonerde und Sand, Früchte, Wein und Brandwein . . .	—	127,000
In Mühlheim:		
Steinkohlen und künstlicher Dünger	5,000	—
Früchte, Wein und Brandwein	—	12,000
In Albesheim a./Eis:		
Steinkohlen, Früchte und Kunstdünger	18,000	—
Thonerde, Früchte und Wein, Brandwein Sand, Mehl . .	—	174,000
In Asselheim:		
Steinkohlen, Holz, Früchte, eichene Rinden, und künstlicher Dünger	58,000	—
Früchte, Steine, Ziegeln, Kalk und Thonerde, Mehl, Papier, Farbe und Lohe	—	93,000
In Mertesheim:		
Früchte und Steinkohlen	9,000	—
Früchte und Mehl	—	15,000
In Ebertsheim:		
Steinkohlen, Kartoffeln, Lumpen ꝛc.	54,000	—
Steine, Steinhauer-Arbeiten, Früchte, Papier und Stärke . .	—	299,000
	536,000	1,044,000

Digitized by Google

	Jährlicher Import	Jährlicher Export (in Zoll-Centnern.)
Transport . .	536,000	1,044,000
In Obrigheim:		
Steinkohlen, Kalk und Getreide	5,000	—
Kartoffeln, Früchte und Obst	—	15,000
In Hettenleidelheim:		
Steinkohlen, Käse zum Wiederverkaufe	20,000	—
Thonerde	—	500,000
Getreide	—	2,000
In Wattenheim:		
Kohlen, Colonialwaaren und Manufakturwaaren . . .	4,000	—
Bruchsteine	—	10,000
Getreide und Fabrikate aus der Krugbäckerei	—	4,000
In Tiefenthal:		
Kohlen	4,000	—
Bruchsteine	—	80,000
Getreide	—	2,000
In Lautersheim:		
Pfeifenerde, Getreide und Kartoffeln	—	80,000
Steinkohlen, Eisen und Colonialwaaren	7,000	—
	576,000	1,737,000
Im Ganzen beträgt also der Import und Export zusammen jährlich . .	2,313,000 Centner.	

Die hierüber erhobenen amtlichen und deßhalb glaubwürdigen Zeugnisse liefern den besten Beweis dafür, daß die Ertragsfähigkeit dieser Bahnlinie eine höchst bedeutende sein wird; durch diese ist festgestellt, daß auf der kleinen Wegstrecke von der Ebertsheimer Banngränze bis zum Stumpfwalde, nur 2½ Wegstunden, jährlich ca. fl. 2,500 Weggeld erhoben werden.

Hiernach passirten also in einem Jahre ca. 28,000 geladene Fuhrwerke mit ca. 44,800 Pferden die kurze Strecke von Ebertsheim bis zum Stumpfwalde, woraus eine außergewöhnliche Frequenz von Fuhrwerken aller Art hervorgeht. Der muthmaßliche Kohlenbedarf für sämmliche, bei dieser Bahn

Digitized by Google

intereſſirten Orte beträgt 299,000 Centner; dann ſprechen die obenangeführten Hunderttauſende, ja Millionen von Centnern, welche im Eisthale im- und exportirt werden und mit der Bahn zu transportiren wären, für die Rentabilität derſelben.

Iſt aber nicht eine Berechtigung der Eisthalbewohner, zu ihrem ſehnlichſten Wunſche darin dargethan, daß ſie auf ihren Fleiß und ihre dadurch eingetretene Wohlhabenheit und deßhalb auf eine dauernde, große Beſchäftigung der Bahn hinweiſen?

Was nun den Tranſit-Verkehr dieſer Bahnſtrecke anbelangt, ſo iſt ſchon durch einen Blick auf die Karte zur Genüge dargethan, daß die Eisthalbahn die geradeſte Linie bildet zwiſchen dem weſtlichen Frankreich, dem Saargebiete, der weſtlichen Pfalz und dem Rheine, ſpeciell Worms und dem Odenwalde, und hat alſo auch die Eisthalbahn eine bedeutende Wichtigkeit als Tranſit-Bahn.

Terrain-Schwierigkeiten bei dem Baue der Eisthalbahn ſind ſozuſagen gar nicht vorhanden; das Thal iſt durchgängig ſo weit, daß die Bahn neben dem Eisbache und der Diſtriktsſtraße noch Raum genug hat, und daher Brücken, große Dämme und Tunnels faſt ganz wegfallen; auch kann die Bahn an einem gewiſſen Thaleinſchnitte ohne große Steigung leicht über den Stumpfwald und in pecuniärer Beziehung auch ſehr billig geführt werden, indem das nöthige Material, Schutt, Steine ꝛc. ꝛc. im Eistheile und im Stumpfwalde in Maſſe und zu ſehr billigem Preiſe zu haben iſt.

Dazu kommt noch als entſcheidendes Moment für dieſes Projekt, daß die Expropriationen leicht, wohlfeil und ohne Prozeſſe vor ſich gehen werden. Denn, wenn es ſchon der Patriotismus allein erfordern würde, kleine Opfer zu bringen, ſo iſt dies noch viel mehr der Fall, wenn zu öffentlichen Intereſſen, ſich das private hinzugeſellt.

Es iſt aber der ſehnlichſte Wunſch der Eisthalbewohner, mit den rechts und links vorbeiziehenden Bahnen in Verkehr zu kommen, und ſie werden gerne und wohlfeil das nöthige Gelände abtreten.

Zum Zwecke der Erwirkung der Projectirungsconceſſion nach obenbezeichneter Richtung hin, hat ſich denn auch nach mehrmaligen Vorbeſprechungen in größeren Verſammlungen durch die Wahl der Betheiligten ein Comité gebildet, welches ſich am 7. Auguſt 1864 conſtituirt hat und fügt nun dasſelbe zum Schluſſe den Wunſch bei, Se. Majeſtät der König von Bayern wolle allergnädigſt die hier feſtgeſtellten Daten zur Beurtheilung unſeres Eiſenbahn-Projectes genau unterſuchen laſſen und die Vermeſſungs- und Nivellirungs-Arbeiten, gegen vollſtändige Entſchädigung der betheiligten Grundbeſitzer, möglichſt raſch vornehmen zu laſſen.

Das proviſoriſche Comité der projectirten Eisthalbahn.

J. Gottliebens Buchdruckerei in Mainz.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

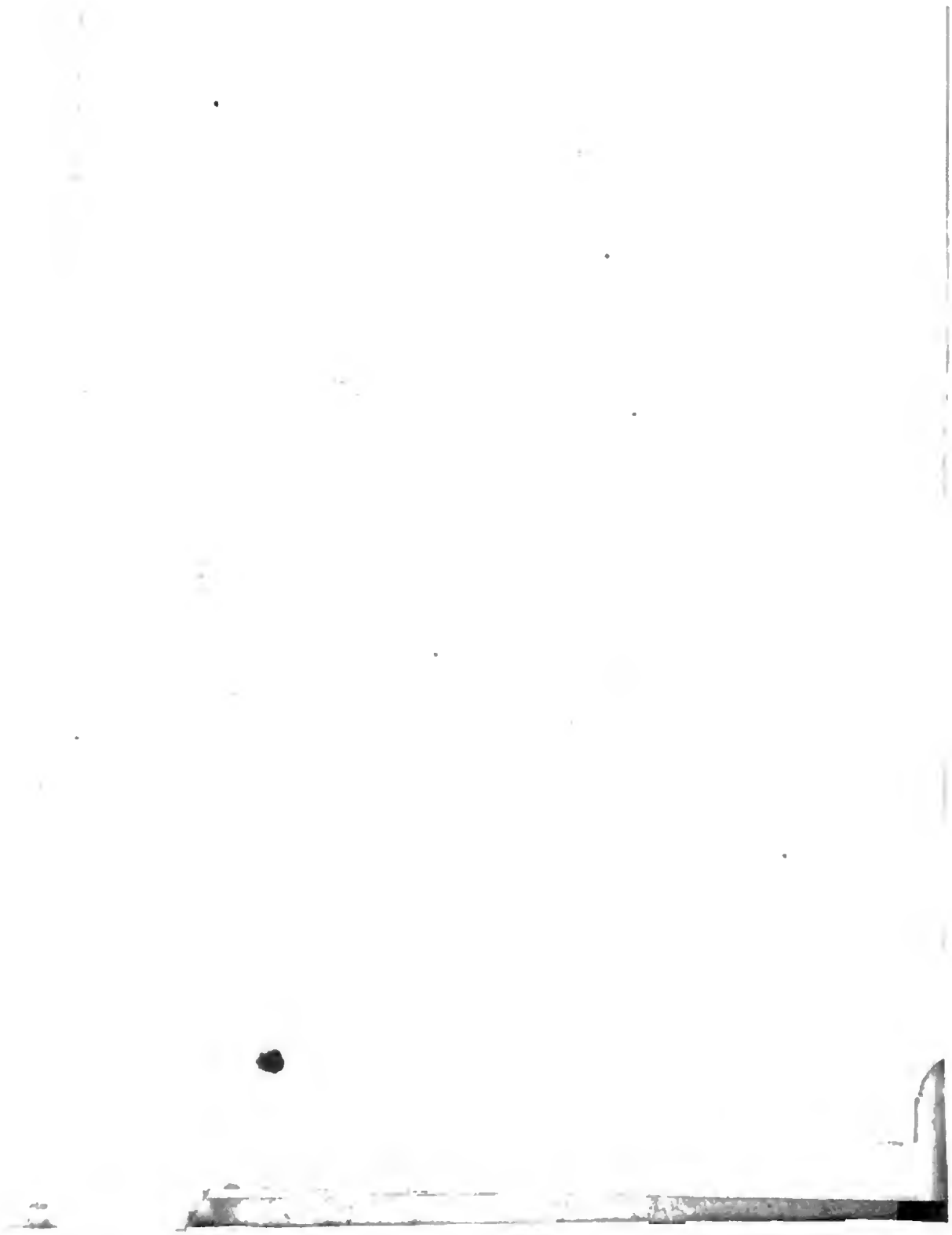
Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google



Digitized by Google

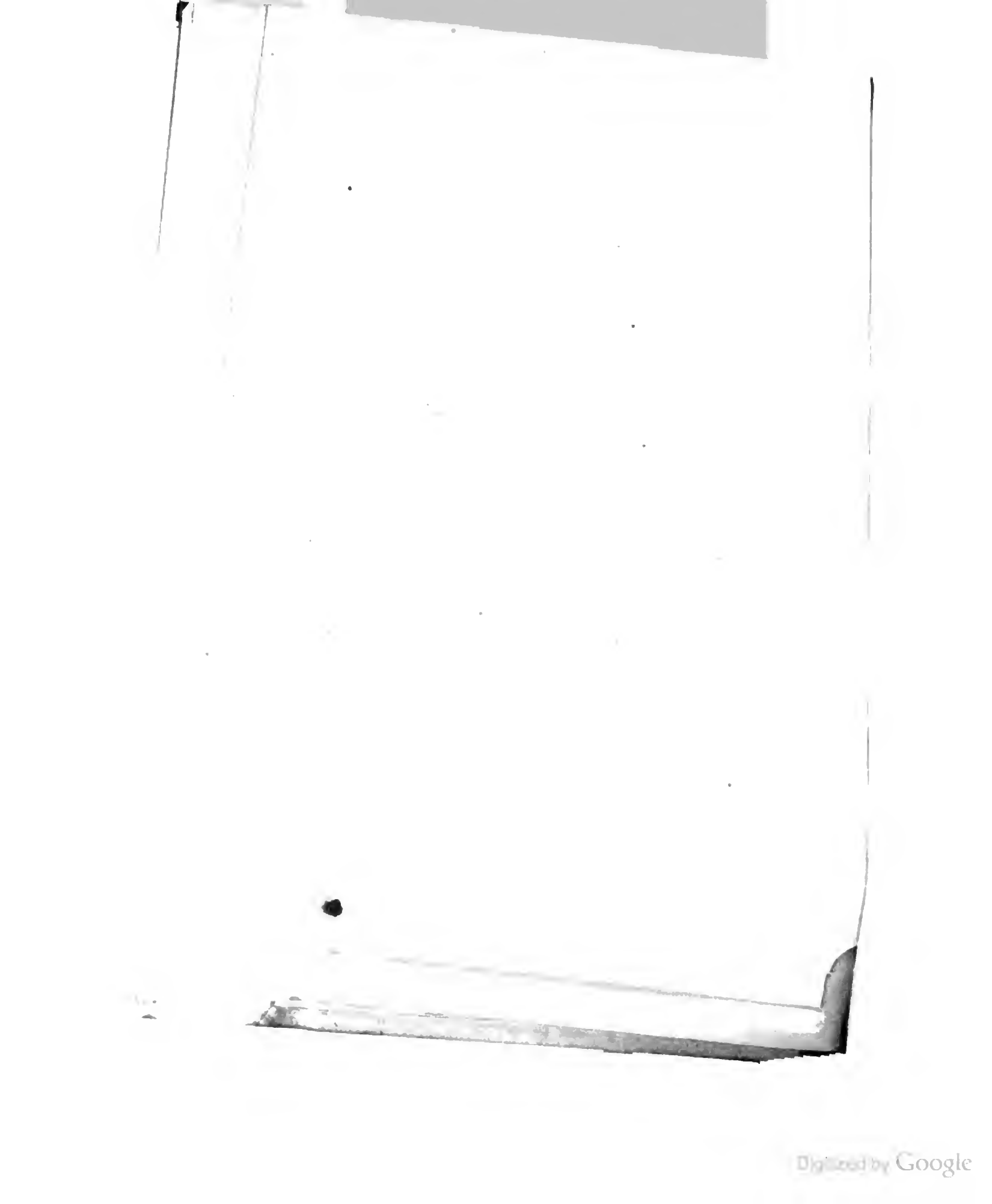
Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

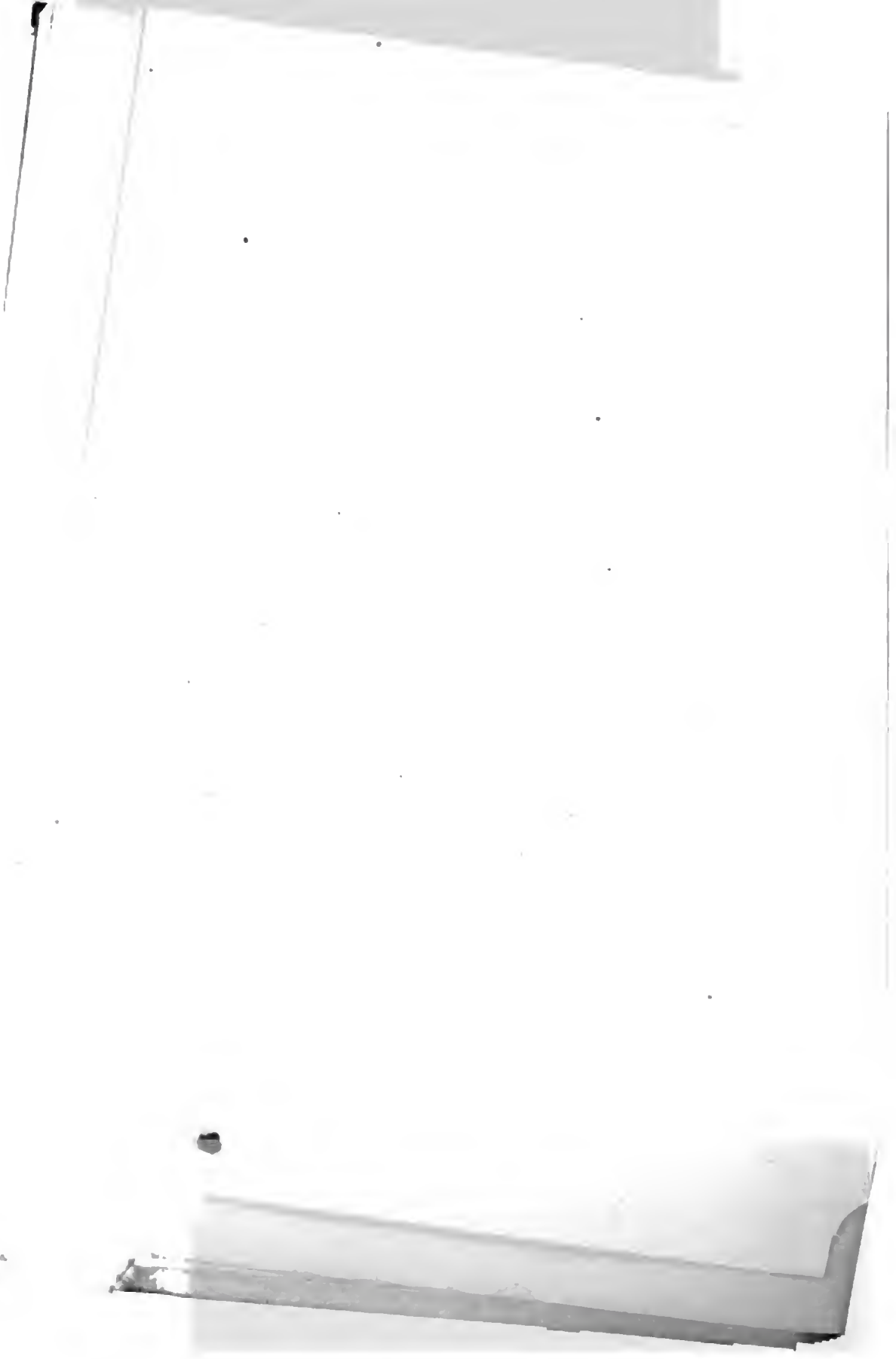
Digitized by Google

Digitized by Google



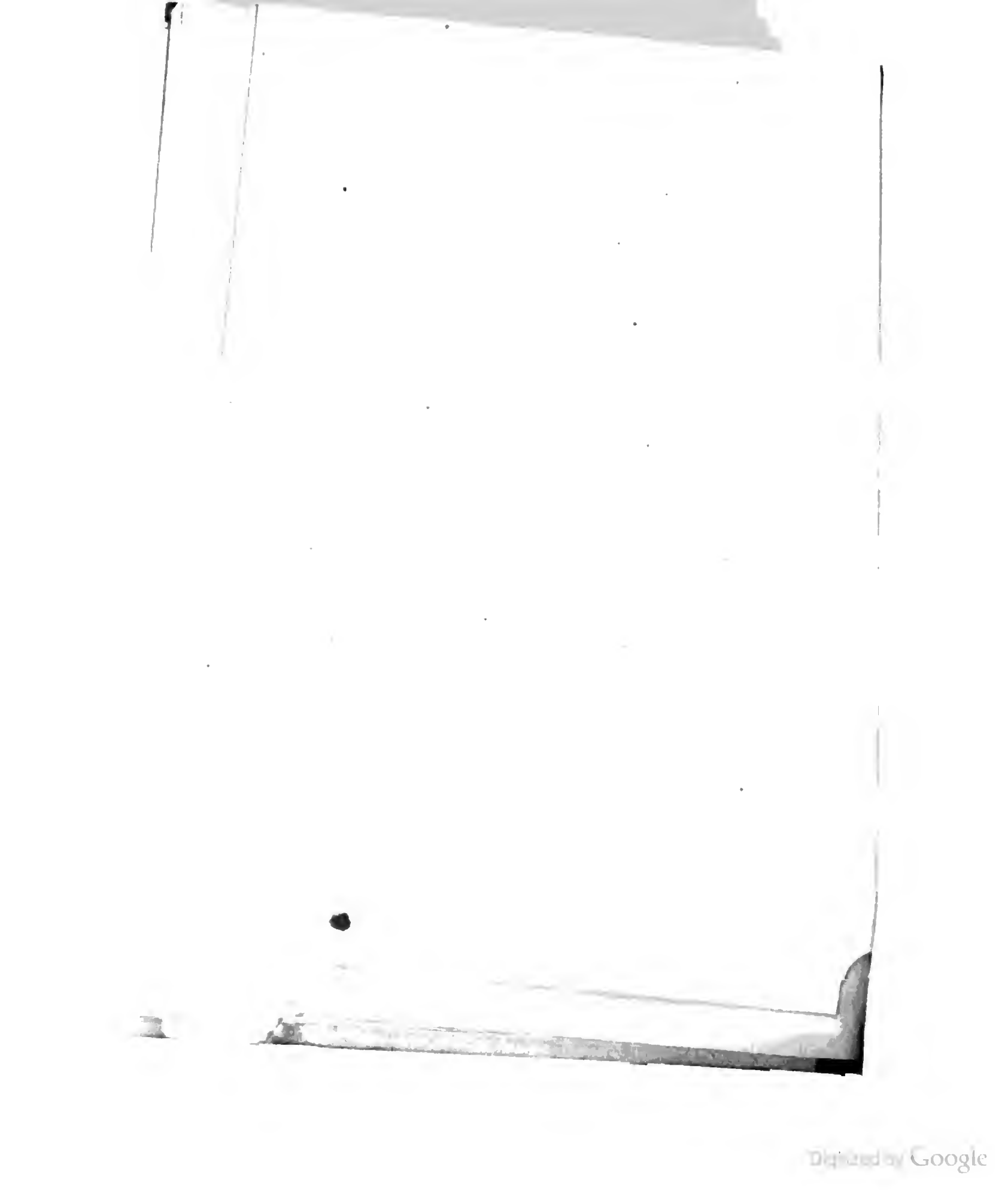
Digitized by Google

Digitized by Google



Digitized by Google

Digitized by Google



Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google